

Mobilitätsberatung für Neuzuzüger

Lässt sich die Verkehrssituation in den Gemeinden durch gezielte Information an Neuzuzüger beeinflussen? Dieser Frage widmete sich eine Untersuchung im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung». Die Ergebnisse zeigen, dass die «biografische Schnittstelle» Umzug tatsächlich Gelegenheit bietet, die Wahl der Verkehrsmittel nachhaltig zu beeinflussen.

Staus, Lärmimmissionen, Luftverschmutzung: Die unerwünschten Nebenwirkungen des Autoverkehrs beschäftigen die meisten Schweizer Gemeinden. Der Bau neuer Infrastrukturen lässt sich häufig nicht finanzieren und ist oft auch nicht zielführend, weil die zusätzlichen Kapazitäten bald wieder erschöpft sind. Deshalb suchen immer mehr Gemeinden Lösungen im Bereich des sogenannten Mobilitätsmanagements, in der Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch «weiche» Massnahmen.

Bei der Umsetzung solcher Massnahmen hat sich aber immer wieder gezeigt, dass die meisten Leute gerade bei der Wahl ihrer Verkehrsmittel nicht so ohne weiteres bereit sind, ihre Gewohnheiten zu ändern. Mobilität ist Alltag, und aus diesem bricht man am ehesten dann aus, wenn eine grosse Veränderung ansteht – zum Beispiel ein Umzug. Aus diesem Grund versuchen vor allem grössere Gemeinden und Städte, ihre Neuzuzüger durch gezielte Informationen (beispielsweise über Fahrradrouten) und Anreize (etwa Gratistageskarten für den lokalen öffentlichen Verkehr) dazu zu bewegen, ihr Auto auch mal zu Hause zu lassen und den öffentlichen Verkehr (ÖV) zu nutzen oder mit dem Velo und zu Fuss unterwegs zu sein.

1200 Personen im Raum Zürich befragt

Erstmals für die Schweiz untersuchte das Forschungsteam, wie sich ein Umzug auf das Mobilitätsverhalten auswirkt und welche Effekte sich mit solchen gezielten Informationsmassnahmen erreichen lassen. Die Studie stützt sich unter anderem auf eine Befragung im Raum Zürich von 1200 Personen, die kurz zuvor umgezogen waren. Die Resultate lassen sich zum grossen Teil auf andere Schweizer Gemeinden übertragen.

Um die Wirkung der Neuzuzügerinformationen zu evaluieren, wurde folgendes Vorgehen gewählt: Die eine Hälfte

der Befragten (als Interventionsgruppe bezeichnet) kam in den Genuss einer Mobilitätsberatung. Dazu gehörten Informationen zur Wahl der möglichen Verkehrsmittel und -wege, eine Karte der Fahrrad- und Fusswege sowie verschiedene ÖV-Gutscheine und Probeabos. Die andere Hälfte diente als Kontrollgruppe und erhielt keine derartigen Informationen. Beide Gruppen wurden zweimal befragt: Das erste Mal kurz nach dem Umzug (und vor der Mobilitätsberatung bei der Interventionsgruppe) und einige Monate danach, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten erfassen zu können.

Bei einem Umzug wird der Arbeitsweg optimiert

Die Resultate zeigen zunächst, dass ein Umzug aus Sicht der Mobilität sehr häufig ein Umzug in Richtung Nachhaltigkeit ist. Die Umzügler optimieren dabei in erster Linie ihren Arbeitsweg. Dies gilt vor allem dann, wenn der Umzug in

Richtung zentraler Lagen erfolgt. Insgesamt ging in Zürich die im Verkehr verbrachte Zeit zurück, im motorisierten Individualverkehr sogar um über 40 Prozent, während mehr Zeit für nicht-motorisierte Verkehrsmittel aufgewendet wurde. Damit wurde auch die gesundheitspolitische Dimension des Mobilitätsverhaltens deutlich. Die «biografische Schnittstelle» Umzug verdient also tatsächlich die Aufmerksamkeit der Verkehrspolitik und der Gemeinden.

Was sich in der Studie ebenfalls gezeigt hat: Neuzuzüger überschätzen häufig ihr Wissen über die Mobilitätsangebote (vor allem des ÖV). Viele Befragte gaben an, über genügend Infos zu verfügen. Bei näherer Nachfrage ergab sich freilich durchaus ein Bedarf an zusätzlicher Information. Vor allem der Stand des Wissens bezüglich Velowegen erwies sich als relativ gering. Auch fehlt vielen Leuten das Bewusstsein dafür, dass sich die Wahl eines Wohnortes auch bei der Mobilität im Portemonnaie bemerkbar



Mobilität gehört zum Alltag. Eine entsprechende Beratung wird laut Studie in Zukunft an B

macht. Neben dem Mietzins müsste man vor dem Umzug auch die künftigen Mobilitätskosten beachten. Wer dank einer verkehrstechnisch günstigen Wohnlage auf das Privatauto oder zumindest den Zweitwagen verzichten kann, erspart sich monatlich einige 100 Franken, was in der Regel den höheren Mietzins in zentralen Lagen mehr als aufwiegt. Diesen Aspekt bedenken aber viele Leute nicht.

Wie sieht es mit der Wirkung der Intervention aus? Bewusste Verhaltensänderungen aufgrund der Intervention zeigten sich bei etwa zehn Prozent der Befragten. Diese bezogen sich vor allem auf den Langsamverkehr. Nur wenige zusätzliche Autokilometer sind verlagert worden.

Nicht nur Neuzuzüger, sondern ganze Bevölkerung informieren

Die flächendeckende Intervention bei Neuzuzüglern kann als Baustein eines integralen Mobilitätsmanagements Beitrag einer Nachhaltigkeitsstrategie sein, das Potenzial einer flächendeckenden Streuung von mobilitätsrelevanten Unterlagen bei Umzüglern ist aber beschränkt. In jedem Fall ist der lokale, insbesondere der Haushaltskontext zu berücksichtigen: Das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer solchen Massnahme dürfte vor allem dort schlecht sein, wo der Stand der Informationen über den ÖV und den Velo- und Fussverkehr bei der Bevölkerung bereits gut ist.

Gerade aus Kosten-Nutzen-Überlegungen macht es Sinn, nach Möglichkeiten der Integration der Neuzuzügerberatung

in umfassendere Instrumente der Mobilitätsberatung zu prüfen. So könnte man die ganze Bevölkerung und nicht nur die Neuzuzüger erreichen und auch weitere «biografische Bruchstellen» abdecken, was ein grösseres Potenzial an Verhaltensänderungen erschliessen würde. Beispiele für solche Bruchstellen sind Familiengründung, Arbeitsplatzwechsel, Pensionierung usw. Darüber hinaus würde eine grundlegende Schwäche der bisherigen Neuzuzügerberatung behoben, dass sie ihre Adressaten im Grunde genommen oft zu spät erreicht. Es wäre sinnvoll, die Umzugswilligen schon früher zu informieren, damit diese bei ihrer Standortwahl Mobilitätsfragen angemessener berücksichtigen können. Ebenso gilt es zu verhindern, dass am neuen Ort in alter Gewohnheit das Auto genutzt wird, obwohl bei näherem Hinsehen vielleicht bessere Alternativen zur Verfügung stünden.

Mobilitätszentren oder Mobilitätscheck

Solche umfassende Instrumente der Mobilitätsberatung bietet beispielsweise eine sogenannte Mobilitätszentrale an, wie sie vor einiger Zeit in Baden realisiert worden ist (www.badenmobil.ch). Diese verfügt idealerweise über eine grosse Palette von Wissen zum ÖV und weitere Informationen rund um das Thema Mobilität. Eine Stärke von Mobilitätszentralen ist sicher die Möglichkeit des face-to-face-Kontakts mit den Kundinnen und Kunden. Die Kosten von Mobilitätszentralen sind aber nicht unbeträchtlich; nicht jede Ge-

Forschungsprogramm

Das Nationale Forschungsprogramm «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» (NFP 54) erarbeitet im Auftrag des Bundesrates wissenschaftliche Grundlagen, die zu einer nachhaltigeren Entwicklung von Siedlung und Infrastruktur in der Schweiz beitragen werden. Dazu konzentriert sich dessen Forschung auf drei Schwerpunkte:

- Erweiterung des Wissens über das Funktionieren von Siedlungsräumen und deren Infrastruktur
- Nachhaltigkeit bei der Planung und Realisierung von Bauten.
- Nachhaltigkeit in der Bewirtschaftung von Siedlungsräumen und deren Infrastruktur im Verlauf des gesamten Nutzungszyklus

Die Arbeiten der 31 Forschungsprojekte werden in Themenheften in verständlicher Weise dargestellt. In der zweiten Jahreshälfte 2010 erscheint eine Synthese des Programms.

Information: www.nfp54.ch

meinde wird diesen Aufwand tragen können. Eine Alternative bietet das Internet, beispielsweise der Mobilitätscheck «Mobilitätsdurchblick Schweiz» (www.mobilitaetsdurchblick.ch). Hier können Interessierte eine schnelle Selbstanalyse ihrer Mobilität durchführen und erhalten so ein erstes Bild mit Angaben zum Zeitaufwand und zu den Kosten ihrer Mobilität, aber auch eine Bewertung bezüglich Sicherheit, Gesundheit, Komfort und Umwelt. Idealerweise ist an die Online-Beratung eine vertiefende, verkehrsmittelneutrale lokale Beratung geknüpft.

Mobilitätsberatung – auch dies ist ein Fazit der Studie – wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen, weil nicht ausreichend finanziellen Ressourcen für einen immer weitergehenden Infrastrukturausbau, sei es auf der Strasse, sei es auf der Schiene für einen ungebremst wachsenden Verkehr zur Verfügung stehen. Und weil nicht nur die öffentliche Hand, sondern auch die privaten Haushalte damit viel Geld sparen können, sind attraktive Win-Win-Situationen denkbar. Diese gilt es vermehrt zu nutzen.

Ueli Haefeli, Projektleiter, Interface Institut für Politikstudien, Luzern; Beat Brunner, Landert und Partner, Zürich



Bedeutung gewinnen.

(Bild: Steff Schneider)